Oferta do autor ao ilustre Dr. Pandurang S.S. Pissurlencar

Pangim

18.1.1956

A CANHONEIRA «DIU» E A GUERRA DE TIMOR

Separata dos n.os 309-310 do «Boletim Geral das Colónias»

Pissurle

ANTÓNIO MARQUES ESPARTEIRO
Capitão-Tenente

SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DA MARINHA DE GUERRA

XIV

A CANHONEIRA «DIU» E A GUERRA DE TIMOR

AGÊNCIA GERAL DAS COLÓNIAS
1 9 5 1

acréscimo de resistência inútil ou pelo menos desnecessário à estabilidade, e prejudicial ao andamento. Considero-o navio bem artilhado».

Leote do Rego, em 1907, dizia: «A «Diu» é, sem dúvida, um excelente navio, de construção muito sólida, magníficas condições náuticas; puxando muito bem de vela, mas é pequeno».

Por portaria de 9 de Julho de 1890, foi mandado passar ao estado de meio armamento com a lotação seguinte: capitão-tenente (encarregado), 1; 1.º-tenente, 1; comissário de 2.ª ou 3.ª classe, 1; ajudante de maquinista de 1.ª classe ou condutor de máquinas de 1.ª classe, 1; ajudante de maquinista de 2.ª classe ou condutor de máquinas de 2.ª classe, 1; condutor de máquinas de 2.ª classe, 1; enfermeiro, 1; primeiro contra-mestre (mestre de equipagem), 1; segundo contra-mestre, 1; 2.ºs-sargentos, sendo um fiel de artilharia, 2; cabo-marinheiro, 1; 1.ºs e 2.ºs-marinheiros, 4; 1.ºs e 2.ºs grumetes, 4; fogueiros, 4; chegadores, 2; despenseiro, 1; criados de câmara, 1; cozinheiro de 2.ª classe, 1. Total, 29.

Por portaria da mesma data foi nomeado encarregado do comando o capitão-tenente Manuel de Azevedo Gomes.

Em 12 de Julho passou mostra de meio armamento e assumiu o cargo de encarregado Azevedo Gomes.

Por portaria de 23 de Outubro foi estabelecida a portaria de completo armamento, como segue: comandante, capitão-tenente, 1; imediato, 1.º-tenente, 1; 2.ºs-tenentes, 2; médico naval de 1.ª ou 2.ª classe, 1; encarregado da Fazenda, comissário de 2.ª ou 3.ª classe, 1; maquinista de 2.ª ou 3.ª classe, 1; ajudantes de maquinistas de 1.ª classe, 2; ajudantes de maquinistas de 2.ª classe, 2; enfermeiro, 1. *Corpo de marinheiros — Companhia de manobra*: 1.º contra-mestre, 1; 2.ºs contra-mestres, 2; 1.º-sargento, 1; 2.º-sargento, 1; cabos, 2; 1.ºs-marinheiros, 6; 2.ºs-marinheiros, 10; 1.ºs-grumetes, 15; 2.ºs-grumetes, 10. *Companhia de artilheiros*: 2.º-sargento, 1; cabo, 1; 1.ºs-marinheiros, 6; 2.ºs-marinheiros, 8; 1.ºs e 2.ºs-grumetes, 12. *Companhia de fogueiros e artífices*: carpinteiro, 1; serralheiro, 1; cabo-fogueiro, 1; 1.ºs-fogueiros, 3; 2.ºs-fogueiros, 4; chegadores, 6; corneteiro-tambor, 1. *Praças avulsas*: despenseiros, 2; cozinheiros de 1.ª classe, 2; cozinheiro de 2.ª classe, 1; criado de 1.ª câmara, 1; criado de 2.ª câmara, 1; criado de proa, 1; padeiro, 1. Total, 114.

Foi mandado passar ao estado de completo armamento, por portaria de 25 de Outubro e, na mesma data, nomeado comandante Azevedo Gomes, cargo que assumiu na mesma ocasião.

Em 5 de Novembro foi concedida autorização ao comandante para conduzir sua esposa a bordo do navio para Macau. Embarcaram por isso, no navio, a consorte do comandante, duas filhas e a preceptora destas.

ESTAÇÃO NAVAL DE MACAU

Em cumprimento da missão, a canhoneira largou de Lisboa a 6 de Novembro de 1890, com destino a Macau, a fim de fazer serviço naquela Estação Naval, seguindo viagem pelo canal de Suez.

Ao comandante era dada a faculdade de fazer as escalas que entendesse, mas de acordo com as circunstâncias especiais de navegação e abastecimento.

No caso de necessidade, poderia contratar pessoal da máquina para a travessia do Mar Vermelho.

Ao chegar a Macau deveria tomar o comando da Estação Naval, visto as canhoneiras «Rio Lima» e «Tejo» terem de regressar a Lisboa.

Navegou rio abaixo, em direcção ao Corredor, seguido da canhoneira «Liberal» que na mesma ocasião deixou a amarração com destino a Moçambique.

Fora da barra, desembarcou o prático para a lanchinha do palhabote dos pilotos da barra.

Com bom tempo, mar de pequena ondulação e aragens variáveis, seguiu até à ponta da Europa.

Devido a avaria no divisor do cilindro de baixa pressão, passou a navegar à vela, atingindo velocidades entre 2 e 8 nós.

Na travessia do Mediterrâneo experimentou ventos frescos e por vezes duros, dos quandrantes NW. e SW., vaga grossa e cruzada.

A 11 avistou a costa SW. da Sardenha e, na manhã seguinte, a ponta Sul da Sicília. Neste mesmo dia amarrou no porto de Palermo.

Em 20 largou em demanda do estreito de Messina, o qual transpôs no dia seguinte.

Mareou de modo a passar junto da ponta SW. de Creta. Aqui encontrou ventos ponteiros, mar grosso e tempo sujo que acompanhou o navio em parte da travessia para Port Said. Entrou ali a 26 de Novembro.

No dia 3 de Dezembro entrou no canal, passando o Suez em 4. Na parte sul do Mar Vermelho apanhou ventos ponteiros.

Entrou o Índico a 11 de Dezembro e no dia seguinte ancorava em Adem.

Na mesma ocasião chegou o vapor «Tungue», da Mala Real Portuguesa, que se destinava à Europa.

Nesta data, graves acontecimentos se estavam passando em Moçambique.

O tratado de limites, entre Portugal e a Inglaterra, assinado em Londres a 20 de Agosto de 1890, representava uma afronta e uma coacção exercida sobre nós pelo grande aventureiro Cecil Rhodes, através do governo Salisbury.

O esbulho que nos era feito não fora julgado suficiente pelos aventureiros do Cabo, por isso, em 29 de Novembro do mesmo ano, resolveram ocupar o distrito de Manica.

Paiva de Andrade e António Manuel de Sousa, ao terem conhecimento do facto, dirigiram-se ao régulo de Mutassa acompanhados de carregadores armados.

Um tal Forbes, capitão do exército inglês e agente da Companhia Inglesa da África do Sul, apressou-se a prendê-los e a desarmar os carregadores, alegando, com o maior desplante, que o território era inglês.

Conduzidos ao Cabo, foram ali soltos pela intervenção enérgica e firme das nossas autoridades.

O Governo, em virtude da gravidade da situação na colónia, deu ordem ao comandante da «Diu» para seguir

A canhoneira «Diu» na primeira viagem

imediatamente para Moçambique e ali ficar às ordens do governador daquela província.

Depois dos preparativos indispensáveis para a viagem no Índico, largou a 17 com destino a Moçambique.

O comandante, segundo informa, não encontrou nesta travessia os ventos e correntes que esperava.

Em 27 de Dezembro surgiu em Moçambique. A família do comandante alojou-se no palácio a convite do governador, general Joaquim José Machado.

O governador deu ordem para o navio aprontar com urgência.

Além do comandante Azevedo Gomes, faziam parte da guarnição do navio, à chegada a Moçambique, os oficiais seguintes: 2.ºs-tenentes Francisco Diogo de Sá, Joaquim José de Barros e José António Arantes Pedroso Júnior; aspirantes Segismundo Carlos da Silva Ferreira de Freitas, João Herculano Rodrigues de Moura, Júlio Lopes Valente da Cruz e Luís António Magalhães Correia. Médico naval de 2.ª classe António José Gonçalves Pereira; comissário de 3.ª classe Francisco Luís Ramos; maquinista de 2.ª classe Júlio da Silva Talento; ajudantes de maquinistas de 1.ª classe João Carlos Costa e Aniceto Xavier Horta; ajudantes de maquinistas de 2.ª classe José Maria Mexia e Rodrigo Carlos da Costa Pereira.

A 4 de Janeiro largou para a Beira, com escala por Quelimane, onde deixou, a 6, a correspondência oficial. A 7 entrou a barra do Pungue, ancorando na Beira. A 12 seguiu para Chiloane e a 14 regressou à Beira. Aqui recebeu ordens do comandante da divisão naval para recolher imediatamente a Moçambique. A 18 regressou à base e recebeu autorização para seguir para Macau.

A 27 de Janeiro de 1891 largou com destino a Mahe. A travessia fez-se com ventos favoráveis e, na madrugada de 2 de Fevereiro, avistou a ilha, fundeando à volta do meio-dia no porto Vitória.

A 12 largou para Batávia, sem encontrar a monção de NW. estabelecida como indicam os roteiros.

Surgiu em Priok a 27. No dia seguinte entrou ali uma divisão naval russa de 4 cruzadores, trazendo a bordo Sua Alteza Imperial o Czarovitz e o príncipe Jorge da Grécia, em visita aos portos do Oriente.

No dia seguinte houve um baile no Clube Harmonia em honra da esquadra, para o qual foram feitos 7.000 convites, incluindo a oficialidade da nossa «Diu».

O baile principiou à meia-noite, depois da chegada do governador-geral da colónia que acompanhava os príncipes.

Entraram ao som dos hinos das respectivas nacionalidades e foram sentar-se numa espécie de trono armado no salão de honra. Os almirantes, outras patentes e funcionalismo da colónia formavam alas, de pé, aos lados do trono.

Capitão-tenente Manuel de Azevedo Gomes — Comandante do navio de 1890 a 1893

Ao som duma marcha, os convidados, com os pares, desfilaram perante os príncipes.

A seguir, a orquestra tocou uma valsa, começando então a dança.

O príncipe russo deu o braço à governadora e, aos pri-

meiros passos da valsa, escorregou estatelando-se ambos no chão.

E assim começou um baile que durou até às 5 horas da manhã.

Em 14 de Março, com a monção de NE. bastante adiantada, largou, seguindo pelo estreito de Gaspar e dali para Macau.

No penúltimo dia da travessia perdeu o pau da bujarrona, partido pela pega, em consequência da violência do vento não permitir o navio caturrar de modo a sacudir o aparelho, apesar de lutar com mar cavado da amura. A palha do pau também não parecia suficiente, na opinião do comandante.

Em 24 de Março entrou em Macau, dando início à primeira estação naval. No porto encontrou a canhoneira «Tejo».

No dia seguinte assumiu o comando da divisão naval, cargo que lhe foi entregue pelo primeiro-tenente Wenceslau José de Sousa Morais.

Em 20 de Junho foi a Hong-Kong tomar parte nas celebrações do aniversário da coroação da rainha Vitória.

As manobras do grande Azevedo Gomes mais uma vez maravilharam quantos tiveram a satisfação de as ver executar, quer nacionais, quer estrangeiros.

O almirante francês Human, entusiasmado, foi a bordo da «Diu» felicitar o seu comandante pela perícia impecável das suas manobras.

Azevedo Gomes, modesto, como só os grandes o sabem ser, atribuiu as manobras felizes que executara às boas qualidades do seu navio, acrescentando que todos os oficiais portugueses manobravam do mesmo modo, pois que a Armada de Portugal ainda dispunha de muitos navios de vela.

No seu relatório para o secretário do Conselho do Almirantado, relata o sucedido nos termos seguintes: «Na penúltima vez que fui a Hong-Kong, por ocasião dos festejos do aniversário da rainha Vitória, larguei da bóia no

quadro dos navios de guerra, à vela, e assim saí do porto. A guarnição deste navio, muito familiarizada com estes exercícios e estimulada pela presença de tantos navios de guerra de várias nações, que na ocasião ali se achavam, trabalhou bem, de justiça é confessá-lo, e por tal forma que ao passar pelo través da «Triomphante», o almirante Human, comandante em chefe da esquadra francesa no Extremo Oriente, mandou tocar o hino nacional português. Passados dias, voltando a Hong-Kong, antes de largar para Timor, agradeci ao almirante Human esta apreciada prova de deferência, e nesta ocasião este ilustre oficial, depois de me dirigir algumas amabilidades ...».

MISSÃO AO JAPÃO

Em virtude da requisição do ministro plenipotenciário junto das Cortes da China, Japão e Sião, capitão-de-fragata Custódio Miguel de Borja, governador de Macau, largou a 22 de Junho de Hong-Kong com destino a Xangai. Daqui saiu a 29 para Kobe onde largou ferro a 3 de Julho.

Finalmente, suspendeu a 4 e foi agarrar fundo a Yokoama no dia seguinte.

O fim da visita era a apresentação de credenciais que acreditavam Miguel Borja ministro de Portugal junto da Corte imperial japonesa.

Cumprida a missão, partiu a 23 de Julho para Kobe onde aportou a 26. Daqui velejou para a China, sofrendo tempos, por vezes, muito duros.

O comandante, mais uma vez, evidenciou os seus muitos conhecimentos técnicos e a sua inigualável mestria marinhática na condução impecável do seu navio a salvamento.

Sem azares nem avarias, conseguiu velejar, com rara facilidade, nas asas dum tufão que a rota do seu navio cruzou.

A navegação difícil e perigosa dos mares do Japão foi

hábil e inteligentemente executada pelo 2.º-tenente Joaquim José de Barros, encarregado da pilotagem.

O comandante, no seu relatório, presta justiça à competência e zelo deste oficial.

Em 3 de Agosto aportou a canhoneira a Xangai.

Largou a 8 e atingiu Macau a 12 de Agosto.

Em 1 de Outubro seguiu para Cantão a fim de dar protecção aos portugueses ali residentes e, em geral, à comunidade europeia, posta em risco pela repentina retirada das forças navais estrangeiras que ali estacionavam.

Em 29 de Novembro largou para Macau onde entrou no mesmo dia.

No dia seguinte conduziu a Hong-Kong o governador de Macau e voltou com ele a 3 de Dezembro.

O comandante iniciou nesta data exercícios de manobra à vela, exercícios de artilharia e trabalhos hidrográficos para instrução dos guardas-marinhas e da marinhagem.

A 10 de Janeiro de 1892 voltou a Cantão para proteger os interesses portugueses. Regressou a 13.

De 15 a 26 de Fevereiro continuou os exercícios e trabalhos de instrução.

As vistosas e perfeitas manobras da «Diu», executadas à vista de Macau, a todos maravilharam.

Os trabalhos hidrográficos não puderam continuar por os chinas terem arrancado e roubado as miras e estacas da base. O comandante informava que tencionava «não levantar mão deles até seu final acabamento».

A canhoneira, em 11 de Julho, foi a Hong-Kong acrescentar 6 pés à chaminé. Feito o trabalho, voltou a Macau a 22.

MISSÃO AO SIÃO

A fim do governador de Macau apresentar as credenciais que o acreditavam ministro de Portugal junto à Corte do Sião, a «Diu» largou a 20 de Março com destino ao Sião.

A viagem decorreu normalmente com bom tempo. Entrou em Saigão a 24.

1.º tenente Wenceslau José de Sousa Morais
Comandante da Estação Naval de Macau em 1891

O governador de Macau, capitão-de-fragata Custódio Miguel Borja, chegou a Saigão, embarcado num paquete das Messageries Maritimes e a 26 era cumprimentado pelo comandante.

No dia seguinte largou o navio para Bangkok, conduzindo o ministro e o secretário geral. A 30 dava fundo ali.

Terminada a missão, o navio recolheu a Macau em 23 de Abril, tendo largado de Bangkok a 16.

NA GUERRA DE TIMOR

Em princípios de 1893 o régulo de Maubara, em plena rebeldia, atacou os postos de Daire e Fatuboro e assassinou as pequenas guarnições que ali faziam serviço.

Na sua audácia, chegou até a oferecer terras ao Holandês.

O governador organizou uma pequena coluna, ao mesmo tempo que pediu a presença da «Diu» em Timor.

A tropa, ao mando superior do major Porfírio Z. de Sousa, compunha-se de: *a*) alferes Joaquim Augusto dos Santos, Francisco Duarte e Pio Maria Alves Vieira; 2 sargentos, 1 corneteiro e 37 soldados africanos; com um obuz e uma peça de 8 cm.; *b*) coronel de 2.ª linha D. João e tenente-coronel D. Domingos; 1 sargento e 220 homens de Liquiçá; *c*) major de 2.ª linha Maubille; 60 homens de Maubara; *d*) major de 2.ª linha Tomás Ernesto Fernandes; 96 moradores de Timor; *e*) coronel de 2.ª linha Albino António Ribeiro; 204 homens dos arraiais de Fatumerane, Umera e Pisso.

A canhoneira recebeu a toda a pressa o seguinte material de guerra, com destino a Timor: 10 mil cartuchos «Kropatchek» e 100 espingardas «Remington» com 9.000 cartuchos.

Preparada para a grande travessia e tendo embarcado um alferes, um sargento e 26 praças, largou a 13 de Junho de Macau com destino a Timor, seguindo pelo grande canal de oeste para deitar fora das ilhas.

Leste-oeste com o Ladrão Pequeno, soltou o rumo para o estreito de Mindoro, a passar a 10 milhas do farol das

Cabras. Navegou neste rumo nos dias 15, 16 e 17 com ventos fracos SE., vaga do vento e tempo descoberto.

Em 17 começou o tempo a forrar, calmou o vento, desencadeando-se forte trovoada, seguida de aguaceiros.

Ao descobrir o tempo avistou, pela amura de BB., o farol da ilha das Cabras a 10 milhas.

Passou entre a ilha das Cabras e Kalamianes seguindo pela passagem leste de Apo, costeando Mindoro.

Em 18, em frente da ponta Lumistan, soltou o rumo sobre a pedra Sombreiro, no mar Sulú. Daqui, dando uma milha de resguardo à pedra, soltou rumo para a ponta oeste de Mindanao.

Mais tarde, começou a costear a ponta SW. da ilha em demanda do canal norte do estreito de Basílio, passando em frente de Samboanga. Daqui seguiu para a ponta Matanal da ilha de Basílio, dando bom resguardo ao banco de Santa Cruz. Em 19 soltou o rumo para a ilha de Banka, do arquipélago das Celebes. Durante a noite avistou, por BB., a ilha de Fagulanda que costeou. Em leste-oeste com a ponta norte da ilha, a 3 milhas de distância, deitou o rumo para o estreito de Sepalalu ou Suriman, no arquipélago de Sulú ou das ilhas Chulas, como lhe chamavam os antigos navegadores portugueses.

Apesar deste estreito não estar ainda estudado e os roteiros e as cartas dizerem que não era praticável, resolveu o comandante acometê-lo, pois sabia que um capitão inglês da carreira da Austrália costumava aproveitá-lo, por encurtar apreciàvelmente a viagem entre Macau e Timor.

Esta passagem fica em linha recta na derrota dos navios que de Banka se dirigem para Díli.

A canhoneira chegou próximo do estreito no começo do quarto de alva. Uma trovoada que se formou sobre a terra obrigou o navio a pairar por algum tempo, mas logo que se desfez meteu queixos ao canal. O navio seguiu devagar, com o prumo na mão.

Entre pontas achou 77 braças de fundo-pedra, fundo

que foi sucessivamente diminuindo até 14. Dentro encontrou, como mínimo, 7 braças, vendo-se o fundo. O canal é bastante estreito, mas tem largura bastante para deixar passar dois navios a par.

Na parte norte e, mesmo no começo da parte sul do canal, encontrou corrente moderada que o comandante estimou em pouco mais de três nós. Próximo da saída sul do canal, o navio viu-se envolvido num estoque de água que o arrastou, fazendo-o cair a ré por quatro vezes, apesar da máquina desenvolver potência superior a 10 nós.

O comandante descobriu que do lado oeste havia uma zona de água mais tranquila, enquanto que da mediana do canal para leste a água redemoinhava coberta de espuma, imitando as cachoeiras de rio caudaloso.

Azevedo Gomes resolveu ganhar a margem oeste, o que conseguiu à custa de pequenas guinadas a fim de que o navio não desgovernasse. Deste modo, saiu do canal soltando depois rumo sob a ilha de Kansbiang, fronteira a Díli.

A navegação difícil e ousada que Azevedo Gomes fez através daquele estreito, com rara felicidade e muito tacto, constitui proeza suficiente para firmar o nome de qualquer marinheiro.

O navio seguiu a entrar no mar das Molucas com brisas variáveis e alguns salseiros sempre ponteiros.

Durante a noite, próximo da terra, o navio pairou até de manhã. Reconhecida a posição, em frente de Cambiang, o navio passou leste-oeste com ela e foi largar âncora no fundeadouro de Díli no dia 21 de Junho.

Desembarcou o contingente de maratas trazidos de Macau e largou a 24 para Liquiçá onde passou a noite.

Em Liquiçá, pelas 23 horas, apresentou-se a bordo o coronel de 2.ª linha Albino António Ribeiro, vindo de Maubara. Na noite de 25 seguiu para Maubara onde descarregou o material de guerra trazido de Macau.

O comandante enviou nesta data um ofício ao comandante das forças expedicionárias, major Porfírio, avisando-o

da sua chegada às águas de Timor e de que em breve tencionava bombardear as povoações de Daire e Fatuboro. Declarava-se pronto a coadjuvá-lo em tudo que dele dependesse para o bom êxito da sua comissão.

Em seguida largou costa a baixo, em reconhecimento rápido das povoações dos rebeldes.

A 300 metros de Fatuboro iniciou o bombardeamento, respondendo o gentio com fuzilaria que não atingiu o navio.

Depois de ter batido convenientemente Fatuboro e todas as povoações em redor, fez um desembarque com fraca oposição do inimigo. O gentio ainda efectuou um contra-ataque que foi repelido. Queimadas as povoações e embarcações, o destacamento recolheu ao navio protegido pela artilharia de bordo.

Nas povoações foram encontrados os despojos dos 12 soldados que haviam sido massacrados nesta região. À noite, o navio fez ainda alguns tiros e seguiu para Maubara onde fundeou.

Na madrugada de 26, entrava a bordo o coronel de 2.ª linha Albino António Ribeiro e o régulo Pires com alguma tropa para seguir no navio até Daire. Aqui, conforme informa o comandante, encontrou insolentemente içada a bandeira holandesa. O navio começou logo o bombardeamento. No dia seguinte efectuou-se o desembarque, seguindo os indígenas amigos para a parte oeste da praia e os marujos para o centro da povoação.

O desembarque foi protegido pela metralhadora montada no escaler a vapor.

A bandeira holandesa foi imediatamente arriada pelos marinheiros. Os auxiliares não conseguiram o objectivo e recuaram na direcção do navio. Foram destacados o 2.º-tenente Júlio Lopes Valente da Cruz e o guarda-marinha João Francisco Dinis Júnior para conseguir o que os auxiliares não fizeram. O comandante, com o 2.º-tenente Luís António de Magalhães Correia e o guarda-marinha Elísio Leitão Vieira dos Santos, seguiram para a povoação principal que

foi ocupada e queimada. O destacamento recolheu a bordo, depois de queimadas as povoações e embarcações indígenas.

Na manhã seguinte, 27, o navio seguiu para oeste a fim de queimar as restantes poovações de Fatuboro. Novo desembarque sob a direcção do oficial imediato, 2.º-tenente Gabriel Augusto Portela. Foi tomada a povoação indígena estabelecida sobre um rochedo sobranceiro ao mar, depois de curto bombardeamento.

O comandante afirma, com orgulho, que a tomada daquela povoação, verdadeiro ninho de águias, só por marinheiros poderia ser feita.

Em uma das casas da povoação encontraram-se 7 cabeças penduradas, tristes trofeus da vitória anterior.

Depois de tudo queimado, a força recolheu a bordo cerca das 11 horas. Pela tarde fez-se novo desembarque, sendo queimadas as povoações restantes.

Assim foi castigado, pela guarnição da «Diu», o gentio que ùltimamente tinha assassinado os nossos soldados em Daire e Fatuboro.

Foram efectuados ao todo quatro desembarques, havendo apenas dois marujos feridos e um morto, o alferes Pio, que caíra ferido numa emboscada perto de Daire.

Logo que o comandante soube do acontecido, largou a amarra por mão e saiu para Daire, mas, quando ali chegou, já o alferes tinha morrido.

A pedido do comandante da expedição, o cadáver e alguns feridos da tropa seguiram a bordo para Díli.

Tendo o comandante da expedição dispensado o navio, este seguiu para oeste, visitando Cotubaba, Okussi, etc.

Soube pelo régulo de Cotubaba que ele se achava em guerra com o régulo de Atabai, desde longa data rebelde à soberania portuguesa.

O comandante, em cumprimento das instruções do governador, convocou os arraiais de Saniri, Balibó e Cová para que, juntamente com os moradores de Batugadé e o povo de Cotubaba, castigarem o rebelde de Atabai.

O comandante, antes de romper as hostilidades, em 2 de Julho, mandou uma mensagem ao régulo de Atabai convidando-o a prestar vassalagem e obediência.

A mensagem era do teor seguinte::

Manuel de Azevedo Gomes, capitão-tenente da Armada, comandante da estação naval de Macau, comendador da Ordem Militar de S. Bento de Aviz e do Elefante Branco de Siam, etc., em nome do rei de Portugal, de ordem do governador de Timor, faz saber ao régulo dos povos rebeldes de Atabai que hoje, 2 de Julho (19.º da 7.ª lua) se acham reunidos os arraiais dos povos de Cotubaba, Saniri, Cová, Balibó e Batugadé, convocados para castigar a rebeldia do dito régulo e seus povos, juntamente com parte das forças que acabam de reduzir a cinzas o florescente reino de Maubara, os quais agora recebem ordem de se encaminharem para oeste.

Antes, porém, de romper as hostilidades, em obediência às ordens do rei de Portugal, cujo coração, como pai amantíssimo que é, sofre sempre que tem de castigar severamente seus filhos, por intermédio do major Filipe vos apresenta palavras de conciliação e paz, a fim de que, renovando vós preito de vassalagem e pagando os tributos em dívida e cumprindo os estilos estabelecidos para com os régulos dos arraiais agora levantados para vos castigar, termine em bem a contenda em que andais envolvido com o régulo de Cotubaba, vosso superior, a quem deveis obediência.

Aceitando esta proposta de paz honrosa, continuareis a viver em sossego nas vossas terras, junto às cinzas dos vossos antepassados, no seio das vossas famílias; aliás elas serão dispersas e perseguidas pelos matos como animais bravios, decepadas as suas cabeças quando agarradas e curtindo fome e sede quando lograrem escapar; em suma, sofrendo todos os horrores de uma guerra de extermínio que de vós são bem conhecidos.

Reuni, pois, os vossos homens de experiência e bom con-

selho e respondei de pronto a esta proposta de paz, na certeza de que se ela não for como espero e desejo, amanhã, antes do sol se esconder por detrás das vossas montanhas, sabereis (infelizmente já tarde), pela boca da minha artilharia, quanto é vibrante e estrondosa a voz do rei de Portugal e como é mortífero e de extraordinário alcance o portentoso esforço do seu braço.

Depois de terem experimentado o peso das nossas armas, os régulos resolveram prestar obediência à Coroa de Portugal.

Em 14 de Julho foi assinado o auto de vassalagem e obediência dos régulos, do teor seguinte:

Aos 14 dias do mês de Julho do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1893, na residência do régulo de Cotubaba, D. Alexandre da Costa Mendes, na presença do capitão-tenente Manuel de Azevedo Gomes, comandante da canhoneira «Diu», e dos oficiais do mesmo navio abaixo assinados, juntamente com o alferes Nicolau Tolentino da Rosa, comandante militar do presídio de Batugadé, achando-se também reunidos o régulo de Cotubaba acima indicado, tenente-coronel de moradores de Batugadé, Miguel da Conceição Pereira, o indígena Dachi-mau, chefe e mestre-de-campo de Balibó, representante do régulo do mesmo povo, se apresentaram os chefes principais do povo de Atabai, por nomes Bambere, Maliveira e Datometá, os quais declararam vir em nome do povo a que pertencem ratificar juramento de paz e vassalagem prestado nesta residência no dia 3 do corrente mês, cujas bases são do teor seguinte:

1.ª — O povo de Atabai, por intermédio do seu chefe, reconhece e jura obediência à autoridade portuguesa e ao régulo de Cotubaba, D. Alexandre da Costa Mendes, como e na forma porque antigamente praticavam antes de se desligarem da sua obediência e sujeição;

2.ª — Reconhece que no presente conflito procederam mal, homisiando nas suas povoações alguns refugiados do povo de Maubara, em guerra com a autoridade portuguesa, e, para expiar essa falta, se comprometem a pagar ao governo a quantia de 500 rupias em géneros do país, como foi combinado pelo tenente-coronel Miguel da Conceição Pereira, pelo régulo de Cotubaba e pelo chefe de Balibó já mencionados, constituídos em tribunal arbitral;

3.ª — Comprometem-se também a pagar ao régulo de Cotubaba, a título de indemnização da finta em dívida, a quantia de 300 rupias, um búfalo e um porco;

4.ª — Comprometem-se mais a pagar aos régulos de Balibó, Saniri e Cová, a título de indemnização pelo incómodo que tiveram em fazer levantar os seus arraiais a fim de os castigar, a quantia de 100 rupias, um búfalo e um porco;

5.ª — Comprometem-se também a pagar ao tenente-coronel dos moradores, comandante em chefe dos arraiais, a quantia de 50 rupias, um búfalo e um porco;

6.ª — Finalmente, de combinação com o régulo de Cotubaba e seu mestre-de-campo Socebil acordou-se em que estes ficariam responsáveis para com o governo pelo fiel cumprimento deste solene pacto.

Em fé do que se lavrou o presene auto que vai assinado por todos os presentes. — Manuel de Azevedo Gomes, capitão-tenente — Gabriel Augusto Portela, segundo-tenente — Luís António de Magalhães Correia, segundo-tenente — Júlio Lopes Valente da Cruz, segundo-tenente — Júlio da Silva Talento, segundo-maquinista naval — Francisco Dinis Júnior, guarda-marinha — João Carlos Costa, terceiro-maquinista naval — Nicolau Tolentino da Rosa, alferes — D. Alexandre da Costa Mendes — Miguel da Conceição Pereira — Signal de Dachi-mau — Signal de Bambere — Signal de Maliveira — Signal de Datometá.

Assim, Azevedo Gomes terminou as operações de guerra em Timor com pleno êxito, dando, no decurso da campanha, mostras de bom senso, energia e bom coração.

Em 14 de Julho largou para o estreito de Twerni com destino a Macau.

Encontrou fortes correntes ao sul, o que retardou a entrada no mar das Flores.

Em 15 seguiu para o cabo Lassa, ponta sul das ilhas Celebes. Na manhã do dia seguinte avistou a ilha de Kabia por BB., seguindo com rumo ao estreito de Salayar. De tarde avistou a ilha de Pamatata, a meio do estreito, e em seguida a costa das Celebes. Soltou o rumo para a passagem entre Pulo Pamatata e a ilha de Sorontang. Em 17 seguiu a costear as Celebes, em demanda da passagem entre a ilha de Tama Keke e a costa. Fundeou em Macassar a 18, em 10 braças.

Em 19 suspendeu, começando a navegar a deitar fora pela saída de leste da baía de Macassar.

Soltou rumo para a ponta de Mandar e seguiu a demandar o estreito de Massacar. De 21 para 22 singrou no estreito com rumo ao norte, avistando ao amanhecer a costa de Bornéu por BB. e a das Celebes por EB.

De 22 para 23 navegou à vista da costa de Bornéu e de 23 para 24 deitou rumo para o estreito de Sibutu. Navegou depois para Dokan.

De 24 para 25 soltou rumo para as ilhas de Karlandaga e Delaganen. Durante a noite caíram alguns aguaceiros e refrescou o vento de NW.

Ao amanhecer avistou Karlandaga e soltou rumo pela passagem Mindoro.

De 25 para 26 seguiu com o grupo das ilhas Kalamianes por BB., ventos moderados de NE. e o pano todo largo.

Passou entre Apo Reef e as ilhas de Bum Anga. Em 26 fundeou em Manila, em 6 braças de fundo.

Em 30 de Julho suspendeu e navegou a sair de Manila

pela passagem norte, entre Pulo Caballo e a ilha do Corregedor.

Em 31 navegou costa acima da ilha de Luzon até à ilha Forrallau, donde soltou rumo para Macau.

Entrou em Macau a 2 de Agosto.

Capitão-de-fragata Custódio Miguel de Borja — Ministro plenipotenciário junto das cortes da China, Japão e Sião

Faziam parte da guarnição do navio nesta data, além do comandante Manuel de Azevedo Gomes, os oficiais seguintes: 1.º-tenente José António Arantes Pedroso; 2.^{os}-tenentes Gabriel Augusto Portela, Segismundo Carlos da Silva Ferreira de Freitas, Luís António Magalhães Correia,

e Júlio Lopes Valente da Cruz; guardas-marinhas António da Câmara Melo Cabral, João Francisco Dinis Júnior, Alfredo Artur Lopes Navarro e Elísio Leitão Vieira dos Santos; comissários de 3.ª classe João Gregório Fernandes e Francisco Luís Ramos; aspirantes de 1.ª classe a maquinistas navais José Maria Mexia, José António Viegas e Rodrigo Carlos Costa Pereira; médico naval de 1.ª classe António José Gonçalves Pereira; maquinista naval de 2.ª classe Júlio da Silva Talento; maquinista naval de 3.ª classe João Carlos Costa.

No dia 3 de Agosto tomou o comando da canhoneira o capitão-tenente Amaro Justiniano de Azevedo Gomes, irmão do comandante do navio.

ESTAÇÃO NAVAL DE MOÇAMBIQUE

No dia 29 de Março de 1895 largou de Macau com destino a Moçambique. A fim de preparar para a travessia, entrou, no dia seguinte, na doca seca de Hong-Kong.

Saiu a 7 de Abril para Macau e a 13 para Batávia. A derrota do navio foi traçada pelo estreito Gaspar. A 22 chegou a Batávia e a 29 seguiu a demandar o estreito de Sonda, por leste da ilha dos Cocos.

O mar era de vaga e o vento variável-moderado.

Em 2 de Maio, o vento firmou-se mais do SE. e a vaga apresentou-se cruzada.

Em 22 entrou em Lourenço Marques.

A guarnição do navio era, nesta data, a seguinte: capitão-tenente Amaro Justiniano de Azevedo Gomes, 1.º-tenente Artur José dos Reis, 2.º-tenente António da Câmara Melo Cabral, guardas-marinhas Artur de Sales Henriques e Joaquim de Sousa Birne, médico naval de 1.ª classe José Pinto de Novais, maquinista naval de 3.ª classe José António Santiago, comissário de 2.ª classe Francisco Carlos Pedroso, aspirantes de 1.ª classe a maquinista naval Rodrigo

Carlos da Costa Pereira e Carlos Pedro da Silva, aspirantes de 2.ª classe a maquinistas navais João Viegas Júnior e Arménio António Pinto, aspirantes de 1.ª classe da a. n. Joaquim Eugénio Judice Neves e José Freire Grainha.

Em 28 de Junho largou para Inhambane, conduzindo o comissário régio. Transportava, para a coluna de operações do Norte, o material seguinte: 38 novelos de fio de ferro, 6 armões, 8 cofres de peças, além de farinha e carvão.

O navio chegou ao seu destino a 29. Foram a bordo cumprimentar o comissário, o comandante da expedição, coronel Galhardo, o capitão Costa e o 1.º tenente Álvaro Andréa.

Nesta data estavam em curso as operações contra o Gungunhana, e da Metrópole haviam sido enviadas forças e um comissário régio, António Ennes.

O plano elaborado para dominar o chefe dos Vátuas comportava a criação de três teatros de operações, em que os rios Incomati, Limpopo e Inharrime deveriam tomar papel preponderante.

A guerra viria a ser uma campanha em que a marinha de guerra entraria como elemento primacial.

Os rios serviriam para dividir as forças inimigas mediante adequados bombardeamentos das margens pelas lanchas-canhoneiras.

A tropa de terra viria a actuar como força de desembarque dos navios e por estes apoiada, municiada e abastecida.

As três colunas, para efectivar o plano de guerra, foram assim agrupadas:

a) Coluna do sul — Destinada a ocupar o Inharrime e Cossine e tendo o flanco direito apoiado no Incomati;
b) Coluna do centro — Destinada a interferir na vida de Gaza e com o flanco esquerdo no Limpopo. Era um verdadeiro punhal apontado ao coração do grande chefe vátua, dada a proximidade de Manjacaze;

c) Coluna do norte — Destinada ao ataque à capital vátua (Manjacaze) e apoiada em Inharrime. Partiria de Inhambane para Chicomo.

Por agora só nos interessa saber a contribuição que a nossa «Diu» deu para o resultado final das operações.

A coluna de Chicomo só começou a organizar-se com a chegada de algumas forças e do coronel Galhardo, comandante da coluna, a Inhambane, em 3 de Junho. Estas forças foram conduzidas no vapor «Ambaca».

As precárias condições em que se realizou o desembarque de material e pessoal neste porto, levaram o primeiro-tenente Álvaro Andréa a montar uma ponte para remediar este inconveniente.

Assim, aquele oficial improvisou em Inhambane uma ponte de ferro, utilizando apenas o serviço de 10 marinheiros e um cabo-fogueiro, em 8 baixa-mares, ou 4 dias. Esta compunha-se de um tabuleiro de ferro e madeira de 1,20 m. de largura e 118 m. de comprimento e assentava sobre três filas de cavaletes formados por tramos Decauville, cujos pés, enterrados na areia, se encostavam sucessivamente, dando assim travamento ao sistema longitudinal.

Custou ao Estado a quantia de 24.000 réis, importância gasta em gratificações aos marujos que nela trabalharam.

A 15 de Julho, chegou o vapor alemão «General», conduzindo de Lourenço Marques 3 pelotões do esquadrão de lanceiros, na força de 110 praças; a 4.ª companhia de Infantaria 2, com um efectivo de 220 homens; 2 secções de bataria, montada com 35 praças; um destacamento da 2.ª companhia mista de engenharia. Total 420 homens, além dos respectivos oficiais.

Andréa fez o desembarque no mesmo dia, trabalhando das 10 horas da manhã às 14, dos 420 homens com os seus armamentos, equipamentos e numerosa bagagem.

Em 4 horas desembarcou tanta gente como a vinda no «Ambaca» que levara dois dias a desembarcar.

As 500 toneladas do «General» foram desembarcadas em 15, 16 e 17 pelo pessoal do «Neves Ferreira», dirigido pelo tenente Andréa.

Capitão-de-fragata José Joaquim Xavier de Brito
Comandante do navio de 1895 a 1897

O «Neves Ferreira» era comandado pelo tenente Alvito e tinha como imediato o tenente Nogueira. Fazia parte da guarnição o guarda-marinha Dias Albuquerque.

A «Diu» foi utilizada em transporte de material e pes-

soal para a coluna de operações, de Lourenço Marques para Inhambane.

O comissário régio utilizou-a várias vezes para seu transporte pessoal.

Assim, a 29 de Julho, largou com António Ennes, o médico de 1.ª classe António José Rodrigues e 4 Irmãs de caridade para Inhambane, onde aportou no dia seguinte. Ennes ia na esperança de remover algumas dificuldades para a coluna do norte poder avançar para Chicomo.

Desembarcou para a coluna expedicionária: 1.000 quilos de bolacha, 1.900 litros de vinho, cabos e outro material.

Segundo informa Ennes, os médicos da divisão naval — corvetas «Afonso de Albuquerque» e «Rainha de Portugal», canhoneiras «Cuanza» e «Diu» — andaram sempre destacados em terra, e um deles chegou a ir ao Intimane.

O hospital de Inhambane, com o auxílio prestante e consciencioso do Dr. Novais, da «Diu», chegou a dar gosto e ufania ao comissário régio.

Em 9 de Julho largou para Lourenço Marques com passageiros, a fim de representar o comissário régio na recepção ao Presidente Kruger.

A 18 partiu para Inhambane conduzindo o major Caldas Xavier, 7 operários e vário material para a coluna.

Regressou a Lourenço Marques com o comissário régio a 22. Voltou a Inhambane com o mesmo senhor a 26.

Em 7 de Agosto, Azevedo Gomes entregou o comando ao oficial imediato, 1.º-tenente Macedo e Couto.

Em 18 de Agosto largou de Inhambane e foi pairar na barra do Limpopo, por ordem do comissário régio, e depois seguiu para Lourenço Marques a fim de dar ordem à coluna do sul para invadir a Cossine e atacar Magul, e às lanchas do Limpopo para entrar em operações. A 22 seguiu novamente para Inhambane levando 3 médicos, Dr. Braga (Armada), Dr. Mascarenhas de Melo e Dr. Brandão (Exército), um enfermeiro e três impedidos.

A 16 de Setembro, por ordem do comissário régio, largou para Lourenço Marques.

A 19 de Setembro assumiu o comando do navio o capitão-de-fragata Alfredo António Ghira.

Em 29 de Setembro largou para Inhambane com o comissário régio e com o Dr. Rodrigues Braga que ia instalar os serviços da Cruz Vermelha no distrito de Inhambane. Acompanhavam o Dr. Braga os médicos Mascarenhas de Melo e Brandão.

Em 31 entrou a bordo o coronel Galhardo, comandante da coluna do norte, que vinha conferenciar com Ennes acerca das dificuldades que impediam a marcha da coluna do seu comando.

O comissário régio refere-se ao coronel nos termos seguintes: «apresentou-se tão correcto no seu uniforme, tão cuidado na sua pessoa, tão irrepreensível no seu porte, tão garboso como se tivesse estado de guarnição no Chiado e só houvesse feito marchas às lojas do Godefroy e do Nunes Correia».

A 1 de Novembro largou o navio com o comissário régio, seu secretário, 2 oficiais e 17 praças do Exército, para Lourenço Marques.

A 15 saiu com o comissário régio para Inhambane.

Em 16 recebeu Ennes a bordo a notícia da vitória de Coolela.

O primeiro comboio de feridos e doentes, procedente de Chicomo, chegou a Inhambane em 25 de Novembro.

O rebocador «Coimbra» e o escaler a motor da «Diu» foram a Mutamba buscar os lanchões que os transportavam.

Foi necessário ter preparados grupos de mulheres indígenas com machilas para o desembarque, através dos lameiros descobertos pela maré.

Sigamos a descrição do que se passou, feita pelo comissário régio:

Quando, pelo meio-dia, se aproximaram as embarcações, a marinhagem da «Diu» subiu às vergas a saudar o valor e o infortúnio, estalaram girândolas de foguetes espalhando flocos brancos de fumo pelas copas dos coqueiros, e o povo aclamou ruidosamente os vencedores do Gungunhana. Começou o desembarque, mas logo se viu que seria trabalhoso e demorado. Tinham os lanchões ficado ao largo, e a água fugindo-lhes debaixo das quilhas, obrigava-os a alongarem-se ainda mais. As machileiras mostravam-se fracas e desajeitosas, algumas tropeçaram; um ferido molhou-se no mar. Deu-se então um comovente episódio de fraternidade. Os marinheiros da «Diu», da guarnição do escaler a vapor e de outras embarcações, que tinham vinda à praia, por impulso próprio, sem ordem nem incitamento, descalçaram-se e, metendo-se à água, tiraram as machilas dos ombros das negras e foram eles próprios carregar os doentes. Os espectadores aplaudiram-nos, a dedicação deles entusiasmou-os. Fazia enternecimento vê-los correrem pelo mar fora, tressuando com o esforço daquela faina a que não estavam afeitos, visivelmente mortificados pelas canas das machilas, mas inquebrantáveis, ufanos de serem úteis, rudes e carinhosos, velando não sucedesse dano à sua carga humana! Na orla da praia enxuta havia sempre porfias de generosidade: os soldados queriam saltar nas machilas para não cansar mais os marinheiros; os marinheiros teimavam em levá-los até ao hospital. Homens houve que tantas vezes foram e voltaram aos lanchões, e tanto se esforçaram, que foi preciso mandá-los parar e forçá-los a enxugarem-se e a reconfortarem-se.

Fosse alguém falar em rivalidades de armas, ou melindres de decoro pessoal, àqueles generosos rapazes! Os magalas eram portugueses como eles e padecentes! Pegar à machila pareceu-lhes tão nobre mister como carregar o inimigo à baioneta, pois que a substituírem negros atenuavam sofrimentos de irmãos. Era isso o que lhes dizia o coração, mais sábio, na sua bondade ingénua, do que as cabeças turvadas de todos os inventores de pragmáticas. E continuaram a carregar soldados com tanta devoção como se conduzissem santos, e os soldados gratos abraçavam os marinheiros, e as boas almas portuguesas rejubilavam-se daquela edificante confraternização dos pequenos e humildes, desejando que ela simbolizasse a da Nação inteira.

Em 26 de Novembro assumiu o comando da canhoneira o capitão-de-fragata hidrógrafo José Joaquim Xavier de Brito.

O navio, a 28, largou para Moçambique e a 12 de Dezembro recolhia a Lourenço Marques, onde entrava a 16.

Estava terminada a estação naval do navio nas terras moçambicanas.

A 8 de Março de 1896 saiu para Inhambane onde foi dar fundo a 11. No dia seguinte seguiu para a Beira que alcançou a 14.

A fim de seguir para Macau, recolheu a Moçambique a 7 de Junho.

ESTAÇÃO NAVAL DE MACAU

Largou a 19 de Junho de 1896 com destino a Macau.

Entrou em Mahé a 27 e saiu a 5 de Julho.

Agarrou Colombo a 14, com avaria no distilador. Reparada a avaria, partiu a 18 de Julho com destino a Singapura.

O comandante caiu, neste dia, no tombadilho, no quarto das 4 às 8 horas, ficando impossibilitado de se levantar. Foi conduzido para os seus aposentos.

Em 25 de Julho o navio encalhou, no quarto das 12 às 16 horas, em 3 braças de fundo. Ficou preso pela popa, por ter andado a vante a toda a força depois do encalhe. Para tentar o desencalhe, desmonstaram-se a metralhadora e o canhão-revólver que foram passados para vante.

O encarregado da pilotagem e um guarda-marinha,

depois de sondarem numa baleeira, concluíram que o rumo da saída do navio deveria ser NE. De facto, o navio safou-se naquela direcção durante a noite, indo fundear em Singapura no dia 27 de Julho.

Em 29 de Julho entrou em doca seca para reparar as avarias resultantes do encalhe, que foram as seguintes: *a*) várias folhas do forro de cobre, especialmente junto à quilha, danificadas; *b*) cravação abalada, especialmente junto aos robaletes, chorando água pelas juntas; *c*) rombo de 2 metros no sobressano; *d*) cobre do cadaste arrancado.

A canhoneira saiu reparada da doca em 8 de Agosto e a 20 largou para Macau, onde entrou a 27 de Agosto.

Em 8 de Outubro foi a Hong-Kong, recebendo ali a visita do governador de Macau.

REGRESSO A PORTUGAL

A 6 de Janeiro de 1897 iniciou o regresso a Lisboa, indo fundear em Hong-Kong.

Chegou a Singapura a 12 de Janeiro e a 19 saiu para Sabang Bay, onde surgiu a 22. A 24 largou para Mahé, onde agarrou fundo a 8 de Fevereiro. Partiu no dia seguinte e a 16 surgiu em Moçambique. No dia 17 estiveram a bordo, a apresentar cumprimentos, o comandante da companhia de desembarque e o comandante da «Neves Ferreira».

A 16 de Março saiu e a 18 largava ferro na Beira.

Partiu daqui a 5 de Abril e entrou em Moçambique a 8. Novamente, a 15, largou para a Beira, onde deu fundo a 17.

Em 1 de Julho tomou o comando o capitão-tenente João do Canto e Castro Silva Antunes.

Na Beira, o navio recebeu ordem para recolher a Lourenço Marques, a fim de regressar a Lisboa.

Em 4 de Janeiro largou da Beira com destino a Lourenço Marques.

Ao amanhecer do dia seguinte demorava por EB. a ilha de Santa Catarina, do grupo Bazaruto. Continuou a viagem próximo da terra, avistando sucessivamente os cabos de S. Sebastião e Barra Falsa, farol de Inhambane e cabos Wilberforce e Correntes, até às terras do Limpopo.

Capitão-tenente João do Canto e Castro Silva Antunes — Comandante do navio de 1897 a 1899

A 7, reconhecido o farol da Inhaca, seguiu a demandar a bóia pelo canal Hope, amarrando no porto de Lourenço Marques, em 6 braças de fundo, cerca das 11,20.

O navio aprontou com urgência, atestando de carvão e metendo os mantimentos necessários. Rondou e alcatroou a enxárcia, catou o aparelho e beneficiou o material.

No dia 24 de Janeiro partiu para o sul, com destino ao Cabo. Encontrou brisas fracas de ESE. e ENE., até às

alturas do Cabo, começando aqui a refrescar o vento e a rondar para o sul, onde se firmou. Caíram alguns aguaceiros, que mais tarde foram também de SW., acompanhados sempre de vaga que muito atrasou a viagem.

Perto do cabo das Agulhas encontrou tempo de aguaceiros de WNW. e SSE., com vaga grossa.

O navio sentiu bem a influência da corrente a WNW., entre os cabos das Agulhas e de Boa Esperança.

No dia 31 chegou à baía de Mesa, fundeando em 7 braças.

A 1 de Fevereiro entrou na doca seca, juntamente com o cruzador alemão «Seeadler», para limpeza e pintura do fundo.

No dia 13 saiu da doca e a 19 partiu em demanda de Moçâmedes. Navegou até ao paralelo do cabo Frio com correntes e ventos favoráveis. Em 25 avistou terra por estibordo, nas proximidades do rio Cunene, navegando então perto da costa. Ao amanhecer de 26 deu vista de terra ao sul de Moçâmedes. Seguiu para o surgidouro, onde largou ferro em 5 braças de fundo.

Na baía encontrava-se surta a corveta «Duque da Terceira» que, em 12 de Março, largou para Luanda.

A 17 de Março a «Diu» saiu para Luanda, encontrando na derrota corrente favorável e aragens dos quadrantes do norte. Avistou o farol das Palmeirinhas a 19, seguindo a demandar o porto de Luanda, onde surgiu à tarde. Pouco antes, havia largado para Lisboa a corveta «Duque da Terceira».

Partiu a 24 de Março para o porto da Praia, na ilha de Santiago. Navegou a atingir a região do geral de SE., aproximando-se também da maior intensidade da corrente equatorial. Chegou à zona das calmas, na latitude de 3 graus norte.

Desde a véspera da chegada ao porto da Praia acompanhou o navio um espesso nevoeiro, da classe daqueles que, durante os 3 primeiros meses do ano, envolvem o arquipélago de Cabo Verde, sem que a humidade entre, na maioria dos casos, na sua constituição, compondo-se principalmente de uma areia finíssima, que foi vista em grande quantidade depositada na enxárcia do navio, e que, como é sabido, é trazida do Sáara pelas correntes atmosféricas, como ensina Canto e Castro.

Fundeou na Praia a 13 de Abril e saiu a 15 para S. Vicente de Cabo Verde. Entrou ali no dia seguinte.

No porto achavam-se a corveta «Rainha de Portugal», a canhoneira «Rio Ave» e a esquadra espanhola do comando do contra-almirante Cervera.

A «Diu» conservou-se no porto para manter a neutralidade na guerra entre a Espanha e a América do Norte.

A corveta largou a 23 para o Funchal e em 21 de Maio regressou a Lisboa a canhoneira «Rio Ave».

O navio visitou Santo Antão e a Praia, regressando a 10 de Julho.

Largou a 6 de Setembro e foi fundear ao Tarrafal de Santiago no dia seguinte. Saiu daqui a 8 para a Praia, onde entrou no mesmo dia.

A 10 suspendeu e seguiu em demanda de S. Vicente, que alcançou a 11.

Partiu a 17 para o Funchal, onde foi agarrar fundo a 23. Finalmente, a 29, saiu com destino ao Tejo, entrando em Lisboa a 3 de Outubro de 1898.

Faziam parte da guarnição nesta data, além do comandante Silva Antunes, os oficiais: 1.º-tenente D. Luís da Câmara Leme, 2.ºs-tenentes Flávio Moreira da Fonseca, João César Botelho, Joaquim Costa e Carlos Augusto Vilar; médico naval de 1.ª classe António Pereira de Paiva e Pona, maquinista naval de 2.ª classe Manuel Diogo Saavedra, aspirante de 1.ª classe a maquinista naval José Alexandre Rodrigues e aspirante de 1.ª classe de administração naval Alberto Fialho de Mendonça.

Por portaria de 12 de Outubro, foi o navio mandado passar ao estado de meio armamento para fabricos.

O comandante assumiu o cargo de encarregado do comando, função que em 6 de Fevereiro de 1899 passou para o capitão-tenente D. Bernardo António da Costa de Sousa Macedo.

Em 25 de Outubro, passou a encarregado do comando, o capitão-tenente Martinho Pinto Queirós Montenegro, cargo que, em 27 de Maio de 1901, entregou ao 2.º-tenente Joaquim Costa.

Findos os fabricos, o navio foi mandado passar ao estado de completo armamento por portaria de 23-5-1901.

Em 1 de Junho de 1901 assumiu o comando o capitão-tenente Policarpo José de Azevedo.

MANOBRAS NAVAIS

Por despacho ministerial de 1 de Agosto de 1901, foi mandada aprontar, para exercícios na costa de Portugal, uma força naval sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Luís António de Morais e Sousa, comandante da divisão naval de reserva, composta dos cruzadores «D. Carlos I», «S. Gabriel», «Rainha D. Amélia» e «Adamastor». A 5 de Agosto foi mandada agregar à força naval a canhoneira «Diu», como navio repetidor de sinais e condutor de flotilha no ataque nocturno dos torpedeiros 2, 3 e 4.

Os comandos da força naval eram:

Cruzador «D. Carlos I», navio-chefe — comandante, capitão-de-mar-e-guerra Luís António de Morais e Sousa; chefe do Estado-Maior, capitão-de-fragata Francisco Vieira de Sá. Cruzador «Rainha D. Amélia» — comandante, capitão-de-fragata Guilherme Gomes Coelho. Cruzador «S. Gabriel» — comandante, capitão-de-fragata Manuel de Azevedo Gomes. Cruzador «Adamastor» — comandante, capitão-de-fragata António Júlio de Oliveira Andréa. Canhoneira «Diu» — comandante, capitão-tenente Policarpo José de Azevedo.

Em 19 de Agosto largou do Tejo com destino ao norte.

À saída da barra, o chefe salvou com 21 tiros ao distintivo da Ordem de Cristo, içado no iate «Amélia» que, pairando com o Rei a bordo, assistia ao desfile da divisão naval.

Os exercícios e manobras da esquadra consistiam em: determinação dos elementos evolutivos; postos de combate, incêndio, abandono, etc.; táctica de embarcações miúdas;

Capitão-tenente Policarpo José de Azevedo
Comandante do navio de 1901 a 1903

tiros de torpedos sobre alvo fundeado; artilharia sobre alvo rebocado pela «Diu».

Em 22 de Agosto, a divisão fundeou em Cascais para «sofrer um ataque» de torpedeiros, ficando os navios em coluna, com o chefe e o «S. Gabriel» à terra, e ao mar o «Rainha D. Amélia» e o «Adamastor».

A «Diu», como condutor de flotilha, seguiu para Paço

de Arcos a fim de conduzir os torpedeiros 2, 3 e 4 ao «ataque».

O iate «Amélia», com o Rei e o Ministro da Marinha a bordo, passou revista à esquadra, navegando.

A «Diu», em Paço de Arcos, arriou os mastaréus e as vergas, excepto a do traquete, tapou a chaminé e encapou roda de proa para iludir a divisão.

Saiu de noite, largando o traquete e trazendo os torpedeiros ao seu socairo.

Dois dos torpedeiros conseguiram aproximar-se sem serem notados e realizar o «ataque» pelas 2,30 da manhã.

Em 26 de Agosto fez-se um desembarque na baía de Lagos protegido pelo cruzador «S. Gabriel» e canhoneira «Diu».

Na baía estava fundeada uma esquadra inglesa.

Azevedo Gomes evolucionou com o seu cruzador, à babugem da terra, com tal perícia, que provocou do almirante inglês um sinal chamando a atenção da esquadra para as manobras do «S. Gabriel».

O Rei, depois dos exercícios, felicitou-o igualmente, por haver executado uma bela manobra.

O comandante do «S. Gabriel» respondeu, com a sua proverbial modéstia, que, se o comandante do navio fosse um seu camarada, tê-la-ia executado melhor.

A 1 de Setembro houve na praia uma missa campal, tomando parte o regimento de Infantaria 15 e os ingleses católicos da esquadra. O Rei assistiu à cerimónia.

A esquadra regressou ao Tejo a 26 de Setembro.

NOVAMENTE EM TIMOR

Em 12 de Outubro de 1901 largou do Tejo com destino a Timor.

A guarnição compunha-se, além do comandante Policarpo de Azevedo, dos oficiais seguintes: 1.º-tenente Elísio Leitão Vieira dos Santos; 2.os-tenentes Joaquim Cândido da

Costa Marques — Conde da Ponte — e Augusto de Carvalho Pereira de Melo; guardas-marinhas Alberto Navarro Hogan, João Maria Rodrigues Pinheiro de Melo, Fernando Augusto Branco, Álvaro de Almeida Marta, Augusto de Paiva Bobela da Mota e Raúl Alexandre Cascais; médico naval de 2.ª classe José António de Andrade Sequeira; maquinista de 2.ª classe Vitoriano José Augusto; aspirante de 1.ª classe da administração naval João Maldonado Vila Lobos Vieira.

A 14 entrava em Gibraltar e largava a 16.

Surgiu a 20 em Palermo e saiu a 28. Devido ao mau tempo, arribou a Messina no dia seguinte.

Seguiu a 1 de Novembro para Porto Said, onde largava ferro a 7.

A 12 partiu e entrou em Adem a 22, havendo tocado em Jebel Zukur a 18.

Largou a 27 para a baía da Aguada, onde deu fundo a 6 de Dezembro.

Visitou Pangim e Bombaim.

Em 26 de Março de 1902 largou para Timor.

Entrou em Colombo a 29 de Março e saiu a 2 de Abril. Fundeou em Singapura a 10 de Abril e largou a 14. Tocou em Surabaia a 18 e saiu a 23. Em 27 de Abril entrava em Díli.

Os movimentos do navio em Timor foram: Batugadé, de 14 a 15 de Maio; Díli, de 15 a 18; Lautem, de 18 a 19; Bancau, de 19 a 20; Díli, de 20 a 21.

Em 23 de Maio entrou em Macassar e largou a 28 para Singapura que alcançou a 2 de Junho. Suspendeu a 11 e entrou em Macau a 18 de Junho.

NOVAMENTE NA ESTAÇÃO DO ORIENTE

A má vontade e hostilidade dos Chineses contra os estrangeiros obrigou o navio a deslocações nas costas da China, para protecção de nacionais.

Assim, em 1902, a canhoneira navegou como vai indicado: Macau, a 7 de Julho; Hong-Kong, de 7 a 30; Amoy, de 1 a 4 de Agosto; Pagoda, de 5 a 9; Tai Chaú, de 10 a 11; Xangai, de 12 a 20; Riau Chaú, de 22 a 24; Chifu, de 25 a 7 de Setembro; Xangai, de 9 a 20; Nanquim, de

Capitão-tenente Francisco Diogo de Sá
Comandante do navio de 1903 e 1904

22 a 24; Xangai, de 26 a 1 de Outubro; Ning Pó, de 3 a 5; Amoy, de 7 a 11; Hong-Kong, de 12 a 15; Macau, de 15 a 27; Hong-Kong, de 27 a 30; Macau, de 30 a 8 de Novembro; Hong-Kong, de 9 a 12; Macau, de 12 a 14 de Dezembro; Hong-Kong, de 14 a 17; Macau, a 17.

Em 26 de Fevereiro de 1903 largou para Hong-Kong, onde entrou no mesmo dia.

Saiu a 2 de Março para Cantão, que atingiu a 2. Largou a 7 para Macau, onde entrou no mesmo dia.

A 29 de Abril de 1903 assumiu o comando do navio o capitão-tenente Francisco Diogo de Sá.

Os movimentos do navio, depois de largar de Macau

Capitão-tenente Pedro de Azevedo Coutinho
Comandante do navio de 1904 e 1907

a 27 de Maio, foram os seguintes: Hong-Kong, de 27 de Maio a 4 de Junho; Macau, de 4 de Junho a 22 de Agosto; Hong-Kong, de 22 a 26; Kaw Law, de 26 a 27; Hong-Kong, de 27 a 4 de Setembro; Lantau, de 4 a 5; Macau, de 5 de Set.º a 25 de Outubro; Lantau, a 26; Hong-Kong, de 26 a 31; Nan Sanlay, de 31 a 2 de Novembro; Macau, de 2 a 4; Xito

Bay, a 5; Namo, de 5 a 6; Macau, de 6 a 7; Quilhas, de 7 a 8; Hong-Kong, de 8 a 11; Macau, de 11 a 12; Cantão, de 12 a 15; Macau, de 15 a 24; Hong-Kong, de 24 a 12 de Dezembro; Lantau, de 12 a 13; Macau, de 13 a 27; Hong-Kong, de 27 a 31; Macau, a 31.

Os movimentos do navio em 1904, depois de largar a 1 de Março, foram: Hong-Kong, de 1 a 5 de Março; Macau, de 5 a 8; Tong Ho, de 8 a 10; Macau, de 10 a 29; Hong-Kong, a 30.

Em 16 de Junho de 1904 tomou o comando do navio o capitão-tenente Pedro de Azevedo Coutinho.

Em 25 de Janeiro de 1905 largou de Macau, com destino a Lisboa.

Entrou em Hong-Kong no mesmo dia e saiu para Singapura a 1 de Março. Entrou ali a 6 e partiu a 13 para Colombo, onde surdiu a 20. Largou a 28 e atingiu Adem a 7 de Abril. A 16 seguiu, tocou no Suez a 21 e saiu a 22. Fundeou em Porto Said a 24 e suspendeu a 2 de Maio. Entrou em Palermo a 7 e largou a 13 para Lisboa, entrando o Tejo a 19 de Maio.

*

Por portaria de 21 de Junho de 1906 foi mandado passar ao estado de meio armamento, para fabricos.

Terminados estes, foi ordenado o seu armamento por portaria de 18-10-1907, asumindo o comando o capitão-tenente Jaime Daniel Leote do Rego.

VIAGEM DE INSTRUÇÃO DE ASPIRANTES DE MARINHA

Em 18 de Dezembro de 1907 largou da bóia no Tejo, para viagem de instrução dos aspirantes de Marinha do curso de 1904-1907: João Augusto Capelo, Álvaro de Freitas Morna, José Monteiro Guimarães, Pedro Augusto de Castro Peters, Henrique Maria Travaços Valdez, Jaime dos Santos Pato, Artur Amor Monteiro de Barros e José Mendes Cabeçadas Júnior.

Almirante Jaime Daniel Leote do Rego, que, quando capitão-tenente, comandou a «Diu» de 1907 a 1909

Próximo da barra largou pano redondo. Soltou rumo ao cabo de S. Miguel. Ao largo havia vaga cavada de NW., mas o navio, subjugado pelo pano, seguia sem grande

balanço. Pelas 19 horas o vento rondou para o sul, pelo que ferrou todo o pano.

Dobrado o cabo, o navio encontrou vento fresco do SE. e mar desencontrado; o levante foi refrescando à medida que o navio se aproximava do Estreito.

Apesar do mau tempo, houve exercícios de postos de combate, de incêndio, de pano e outros especiais para treino dos aspirantes.

A 20, depois da salva a terra, o navio amarrou à bóia em Gibraltar. No porto, além da esquadra britânica, encontravam-se dois cruzadores franceses e um italiano.

Durante os dois dias que a canhoneira permaneceu em Gibraltar, os aspirantes comandaram exercícios de pano, além de fazerem vários exercícios, sobretudo de remos.

Largou ao meio-dia de 22 com destino a Cartagena. Soltou rumo para o cabo da Gata, encontrando bom tempo, mar chão, horizontes claros e uma brisa ligeira do leste.

No dia seguinte, passado o cabo, deitou rumo para o cabo Tinoso, que demora perto do porto de Cartagena. À entrada do porto, depois da salva à terra, largou ferro em 5 braças de fundo.

No porto continuaram os exercícios, principalmente de embarcações, fazendo-se o abandono do navio e o reboque de todas as embarcações do navio pelo escaler a vapor. As embarcações foram todas governadas por oficiais, empregando-se o cabo de reboque, como se usava entre britânicos.

O cabo de reboque era um comprido cabo donde partiam, de espaço a espaço, uma série de pernadas que terminavam em flutuadores. No chicote do cabo seguia a embarcação mais pesada e, quando o rebocador inicia a marcha, as outras embarcações, a remos, pegam nos flutuadores e amarram-se.

Em 26 saiu de Cartagena, seguindo a contornar muito de perto a terra até ao cabo Palla. Daqui navegou ao longo da costa de Espanha.

Pouco depois, começou a formar-se uma grande clara

Exercício de desembarque em Lagos — 1901

no céu, ao NW., crescendo ràpidamente. O vento rondou para oeste e, logo em seguida, soltou para NNW. frescalhão. O navio conseguiu montar o cabo Palla. O mar tornou-se ràpidamente cavado e o vento rijo não permitiu que o navio se aproximasse da costa espanhola.

A canhoneira navegou de capa seguida até ao sul do cabo de Santo António. Aqui o vento passou a WSW. e o navio deitou para leste com vaga alterosa de popa.

O barómetro começou, pouco depois, a subir francamente, sinal que o vento viria a firmar-se, como de facto sucedeu, no NW. Era o mistral. O navio continuou, por isso a corrida para leste; aguentava-se bem, singrando com velocidade de 10 a 11 nós, ajudado pelo traquete, só metendo voltas de mar quando havia mau governo. À medida que se aproximava da Sardenha a vaga fazia-se mais do norte, o que tornava o balanço mais incomodativo e o governo mais difícil.

No dia 30, para evitar de alguma maneira que o mar causasse avarias nos embonos das peças de ré, foram instalados alguns sacos de azeite nas embarcações de ré, com resultado satisfatório, segundo informa o comandante no seu relatório que estamos seguindo.

No dia 31, depois da salva à terra, o navio amarrou de popa e proa no porto de Palermo.

No dia 5 de Janeiro de 1908 largou, seguindo através do golfo de Palermo, com rumo ao arquipélago de Lipari. Navegou ao longo da costa de Itália com todo o pano largo, aproveitando o ENE. fresco que soprava.

No dia 7 deu vista pela proa da ilha de Capri e, logo depois, da ilha Ischia. Seguiu com rumo a navegar entre a ilha de Capri e o golfo de Nápoles, passando a rastejar com a ponta Campanella. Depois de passada a ilha Ischia, deitou para o sul da Sardenha, com mar calmoso.

Em 9 começou a aparecer uma forte ondulação do SW. e, depois de passado o cabo Carbonero, o vento fez-se NW. frescalhão.

Já com Cagliari à àvista, em 10, caíram pesados aguaceiros, firmando-se então o vento em mistral. O navio seguiu

Curso de marinha de 1904-1907

Da esquerda para a direita:

Sentados: Álvaro de Freitas Morna, João Augusto Capelo e José Monteiro Guimarães.

De pé: Pedro Augusto de Castro Peters, José Mendes Cabeçadas Júnior, Jaime dos Santos Pato, Fernando Amor Monteiro de Barros e Henrique Maria de Travaços Valdez.

a amarrar no porto artificial. A 14 suspendeu e seguiu para o sul a contornar, a menos de meia milha, a costa W. do golfo até ao cabo Spartivento, com vaga do NE. Depois

de dobrado o cabo, o vento foi-se firmando no ESE. a E., tempo favorável para a travessia até a Argélia.

Os ventos reinantes junto à costa de África, Argélia e Marrocos são, como indica o comandante Leote, do quadrante SW., muitas vezes áspero, e, quando o mistral sopra no golfo de Leão, este chega ali transformado em SW. ou em NE., trazendo qualquer deles bastante força.

Em 16, o vento firmou-se no SSE., o que permitiu largar pano. Avistou a costa de África e, no dia seguinte, deu vista das luzes do porto de Argel. O navio amarrou pouco depois a uma bóia ao meio do porto.

Partiu a 21 com barómetro alto e vento NE. Ao largo e fora da influência da terra, o céu era menos carregado e o vento NE.-NNE., o que permitiu largar todo o pano. Soltou o rumo para o cabo da Gata. Durante a noite caíram alguns aguaceiros pesados, acalmando o vento completamente, pelo que se ferrou o pano.

A 24 deu vista de terra alta: Sierra Nevada. O tempo melhorou e o vento fez-se NNE. Pelo través do cabo da Gata deitou o rumo para o Estreito, com tempo bom e mar chão. O vento SE. foi refrescando à medida que o navio se aproximava do Estreito e, a oeste do meridiano de Tarifa, soprava com força do ESE.

À medida que o navio se chegava a Cádis o vento foi-se fazendo cada vez mais leste, sendo o mar de vaga larga do NW.

Agarrou fundo em Cádis a 25 de Janeiro. A 28 largou com destino a Dacar, seguindo o rumo oeste, de modo a ganhar barlavento, e pronto a procurar abrigo na costa do Algarve, se viesse a cair vento duro de travessia. O vento, com efeito, depois da saída de Cádis, declarou-se oeste frescalhão com força de 5 : 6, e o mar fazia-se de vaga grossa, mostrando o barómetro tendência a subir mais.

O navio, com vento ponteiro e duro, teve de seguir de capa, no bordo norte, e procurar o abrigo da costa do Algarve. Em 30 deu vista do cabo de Santa Maria, navegando em seguida a demandar a baía de Lagos, onde fundeou.

Em 1 de Fevereiro largou com destino a Dacar. Depois de dobrado o cabo de Santa Maria o mar era grosso de NW. e o vento veio a firmar-se no NNE.

No dia 4 navegava à vista das Canárias e, no dia 8, deu vista dos morros do Cabo Verde. No mesmo dia surgiu no porto artificial de Dacar.

Atestado de carvão e água, saiu a 9 com destino à Praia, ilha de Santiago. Ao largo reinava vento NW. fresco e muito mar, tornando a travessia muito incómoda para toda a guarnição, visto o mar ser pelo través.

Em 11 avistou a ilha de Maio e, pouco depois, fundeou na Praia. Em 12 largou para um cruzeiro no arquipélago de Cabo Verde.

O navio fez, na costa de Santiago, exercício de tiro de 47 mm. contra uma pedra isolada bem visível.

Navegou depois para S. Vicente, com mar grosso e vento fresco, dando o navio grande balanço e embarcando mares consecutivos pelos embonos.

A 13 entrou em S. Vicente, onde atestou de água. Largou no dia seguinte para a costa sul da ilha e ali executou uma sessão de tiro de 47 mm.

A 16 seguiu para a ilha do Fogo, onde surgiu em 13 braças. No dia seguinte levou ferro, e foi executar novo exercício de tiro de 47 mm. e 10,5 cm. K., sobre pedras ou furnas próximo da ponta Furada. Voltou a fundear na ilha do Fogo e no dia 18 saiu para a Brava, fundeando no porto da Furna. Efectuou-se aqui um exercício de desembarque com o tema seguinte: «o navio havia bombardeado o porto e reduzido a silêncio a bataria do velho forte que, em outras eras, defendia a entrada; mas, conservando-se guarnecido de tropa, seguia-se depois o desembarque para tomar o forte pelo revés». A força de desembarque era acompanhada da peça de desembarque e da ambulância.

No dia 23 largou em direcção à ilha do Fogo. Executou-se mais uma sessão de tiro. O navio navegou depois para a Praia, onde agarrou fundo. A 26 saiu com destino a S. Vicente, para atestar de carvão. A 28 largou com destino a Las Palmas, onde entrou a 6 de Março. No dia 12 largou, seguindo a passar por leste das Selvagens. Fundeou no Funchal a 13. No porto encontrava-se fundeado o cruzador «D. Carlos I».

A 17 suspendeu e seguiu a contornar a terra até ao farol de S. Lourenço, onde encontrou o cruzador em exercício de tiro. Ao largo reinava o NNE. e vaga do NE., mantendo-se o manómetro alto. No dia 19 os aguaceiros do N. tornaram-se mais pesados e frequentes, e o mar mais cavado, partindo-se a carangueja do latino grande.

Entrou o Tejo a 20 e os aspirantes desembarcaram no dia seguinte.

DIVISÃO NAVAL DO ÍNDICO

No dia 25 de Maio de 1908, pelas 16 horas, largou da bóia próximo do Arsenal, a vapor e à vela, e seguiu rio abaixo com brisa muito fresca de NE.

Próximo do cabo de S. Vicente, o tempo mostrou-se duvidoso; céu completamente forrado, fusis ao SW., e o vento vindo a firmar-se no ESE.

Na enseada de Sagres estavam arribados, por causa do levante, alguns navios, entre os quais a canhoneira «Lagos».

Soltando o rumo para o estreito de Gibraltar, seguiu com fraco andamento por ser ponteiro o vento e o mar bastante cavado. Durante a noite caíram alguns aguaceiros, fusilando continuadamente no quadrante de SE. Como a vaga se cavasse bastante, o navio reduziu mais o andamento para evitar o embarque de grandes golpes de mar pela proa.

Entrou em Argel no dia 30, tendo demorado de Lisboa

Oficiais embarcados no navio em 21-10-1908
(Ver no verso)

Da esquerda para a direita:

Sentados: 2.º-tenente Camilo Laroche Semedo, 1.º-tenente Manuel dos Santos Fradique, capitão-tenente Jaime Daniel Leote do Rego, 2.º-tenente Arnaldo Coelho de Magalhães e médico naval de 1.ª classe José Novais de Carvalho Soares de Medeiros.

De pé: Aspirante de 1.ª classe a maquinista naval Carlos Rodrigues de Miranda, comissário de 3.ª classe Mariano Martins, 2.º-tenente Custódio de Oliveira Folha, maquinista de 3.ª classe António Mendes Barata, guarda-marinha José Mendes Cabeçadas Júnior, guarda-marinha João Augusto Capelo e 2.º-tenente Álvaro Fortes Santar do Amaral.

Guarnição do navio em 21-10-1908
(Ver no verso)

Da esquerda para a direita, a começar no 1.º plano:

Oficiais: Guarda-marinha João Augusto Capelo, aspirante de 1.ª classe a maquinista naval Carlos Rodrigues de Miranda, 2.º-tenente Custódio de Almeida Folha, guarda-marinha José Mendes Cabeçadas Júnior, 2.º-tenente Camilo Laroche Semedo, maquinista de 3.ª classe António Mendes Barata, 1.º-tenente Manuel dos Santos Fradique, 2.º-tenente Arnaldo Coelho de Magalhães, capitão-tenente Jaime Daniel Leote do Rego, comissário de 3.ª clases Mariano Martins, 2.º-tenente Álvaro Fortes Santar do Amaral e médico naval de 1.ª classe José Novais de Carvalho Soares de Medeiros.

94 horas e percorido 804 milhas. Em 2 de Junho deitou fora dos molhes, encontrando excelentes condições de tempo.

Em 5 de Junho entrou no porto de La Valleta, onde se encontrava a esquadra inglesa composta de 4 couraçados, 6 cruzadores e de alguns torpedeiros. O navio-chefe era o couraçado «Prince of Wales», que tinha içada a insígnia de vice-almirante. Comandava a esquadra inglesa o almirante príncipe Luís de Battenberg, na ausência do almirante Drury.

O navio gastou 74 horas e percorreu 621 milhas, de Argel a Malta.

No dia 9 de Junho largou da bóia em direcção à boca do porto artificial, encontrando ao largo vento fresco de ENE., que permitiu largar todo o pano.

Em 13, à vista de Porto Said, salvou à bandeira do Quediva com 21 tiros. Amarrou na doca do Arsenal, com um ferro pela proa e espias para a bóia, pouco depois. A 20, sob a direcção do prático, largou pelo canal, indo amarrar em Adem a 27. Em 4 de Julho largou para o sul. Em 5 o navio suportou durante 4 horas um vento violento do sul. Em 7 entrou em monção, com vento de força 7 : 8 de SSE. até SE. e mares grossos.

Foi necessário, para aguentar o tempo, carregar as penas dos latinos já rizadas, para aliviar o navio. Passadas algumas horas, os mares de rebentação foram cada vez sendo maiores, açoitando a proa e fazendo atravessar o navio. O mar ameaçava arrancar as amuradas quando apanhava o navio atravessado.

Ouvido o conselho de oficiais, resolveu o comandante arribar a Adem, por se ter reconhecido que o navio não poderia romper os mares. Ao virar, o navio embarcou alguns mares grossos e, até ao meridiano do Guardafui, deu, por vezes, balanços de 45 graus. Em 9 entrava em Adem.

Em 7 de Setembro largou da bóia com destino a Zanzibar, reinando ao largo vento fresco de SSE, com bastante mar. A 13 foi o governo feito com a cana do leme

por ter rebentado um gualdrope do leme. Entrou em Zanzibar a 22 de Setembro, depois duma travessia bastante acidentada, entre mares grossos e ventos rijos.

Em 30 suspendeu, seguindo com destino a Moçambique, onde entrou a 3 de Outubro. No porto encontrou a canhoneira «Mandovi».

A guarnição do navio, nesta data, além do comandante Leote do Rego, era: 1.º-tenente Manuel dos Santos Fradique; 2.ºs-tenentes Arnaldo Coelho e Magalhães, Camilo Laroche Semedo e Álvaro Fortes Santar do Amaral; médico naval de 1.ª classe José Novais de Carvalho Soares de Medeiros; maquinista de 3.ª classe António Mendes Barata; comissário de 3.ª classe Mariano Martins; guardas-marinhas Custódio de Oliveira Folha, João Augusto Capelo e José Mendes Cabeçadas Júnior.

A 6 de Novembro de 1908 largou com destino a Quelimane, onde entrou a 8. Saiu a 12, entrando em Tangalane no mesmo dia. Partiu a 13 para a Beira e entrou ali a 14.

A 10 de Dezembro largou para o Bazaruto (Santa Carolina), onde surgiu a 11. A 13 partiu para a Beira, onde chegou a 14.

A 8 de Janeiro de 1909 largou e foi agarrar fundo em Inhambane a 10, donde saiu a 23. A 24 entrou em Lourenço Marques.

A 15 de Maio largou para o Bazaruto, onde fundeou a 18. No dia seguinte seguiu para a Beira, que alcançou a 20.

A 11 de Junho largou e foi entrar em Lourenço Marques a 15.

Saiu a 1 de Julho para Durban, onde chegou a 3. Partiu a 15 e a 17 entrou em Lourenço Marques.

O comandante Leote do Rego desembarcou a 15 de Agosto de 1909, entregando o comando ao oficial imediato, 1.º-tenente João César Batalha.

O navio, a 29 de Agosto, saiu e foi entrar na Beira a 1 de Setembro. Partiu a 5 para Quelimane, onde chegou no dia seguinte. Saiu a 10 e entrou em Moçambique a 12.

A 28 de Outubro largou e chegou no mesmo dia a Memba, donde partiu a 30 para Moçambique, onde entrou a 31.

Em 8 de Novembro de 1909 assumiu o comando o capi-

Capitão-tenente João de Sousa Bandeira
Comandante do navio de 1909 a 1910

tão-tenente João de Sousa Bandeira, e desembarcou na mesma data, para o comando da estação naval, o 1.º-tenente Batalha.

Em 10 de Novembro largou e foi entrar em Lourenço Marques a 14.

Em 30 de Abril de 1910 saiu para a Beira, onde surgiu a 3 de Maio. A 5 partiu e a 6 chegou ao Bazaruto. A 8 largou para a Beira, onde surdiu no dia seguinte. Partiu a 11 para Lourenço Marques, onde surgiu a 15.

2.º tenente Óscar Manuel de Carvalho — Comandante interino do navio em 1910

A 15 de Junho de 1910 desembarcou o comandante Sousa Bandeira, entregando o comando ao 2.º-tenente Óscar Manuel de Carvalho. Este oficial, em 30 de Junho do mesmo

ano, entregou o comando ao capitão-tenente José Ferreira de Sousa Júnior.

Capitão-tenente José Ferreira de Sousa Júnior
Comandante do navio de 1910 a 1911

Em 1 de Agosto saiu para Durban, onde entrou a 5. Largou a 30 e entrou em Lourenço Marques a 31.

A 20 de Março de 1911 saiu para Inhambane, onde entrou a 22. Saiu a 25 e chegou à Beira a 27.

A 10 de Abril largou e a 13 entrava em Lourenço Marques, donde saiu a 7 de Junho e agarrou Inhambane a 9. Partiu a 11 e chegou a Lourenço Marques no dia seguinte.

Em 8 de Outubro de 1911, Ferreira de Sousa fez entrega do comando ao capitão-tenente Manuel Adelino Nunes de

Capitão-tenente Manuel Adelino Nunes de Sousa
Comandante do navio de 1911 a 1913

Sousa. A seguir à leitura da entrega do comando, deu-se uma salva de 7 tiros.

Em 30 de Outubro largou para Melville, onde entrou no dia seguinte.

A 2 de Novembro saiu e foi entrar em Lourenço Marques no dia seguinte.

A 26 de Dezembro de 1911 foi à Xefina e voltou a 28.

Esteve em Lourenço Marques a 23, 25 e 27 de Janeiro de 1912 e na Xefina a 27 e 28 de Fevereiro, e 2 e 3 de Março.

Largou a 7 de Julho para Zanzibar, onde surgiu a 9.

Em 15 de Agosto largou para Lourenço Marques, onde chegou a 17.

ÚLTIMOS MESES DO NAVIO

A 1 de Novembro de 1912 a canhoneira passou ao serserviço da Marinha Colonial, por portaria de 5.

Devido ao seu precário estado não tornou a navegar mais. Finalmente, a 19 de Março de 1913, era dado como inútil para o serviço de mar. No mesmo dia desembarcou o comandante Nunes de Sousa.

Os serviços prestados por este oficial no desempenho do seu comando foram devidamente apreciados pelo chefe do Departamento Marítimo de Lourenço Marques e pelo governador da Província.

Do louvor dado ao comandante da «Diu» pelo chefe do Departamento Marítimo e confirmado pelo governador da Colónia, destacamos o seguinte:

> «Mantendo criteriosamente a disciplina na época difícil que o País atravessou, e pela inteligência e justo critério com que desempenhou todo o serviço da canhoneira «Diu», compatível com o mau estado desse navio que, tendo sido comandado por uma série de distintos oficiais, fecha com chave de ouro na pessoa do capitão-tenente Manuel Adelino Nunes de Sousa, que mais uma vez confirmou os seus créditos de oficial muito conhecedor de todos os ramos de serviço de Marinha, sendo por isso um precioso auxiliar do chefe do Departamento da nova organização de serviços» (12-4-1913).

A «Diu» foi terminar os seus dias em Quelimane, como pontão de carvão, segundo nos informa o capitão-de-mar--e-guerra José Monteiro Guimarães.

LISTA DOS COMANDANTES

1 — Capitão-tenente Manuel de Azevedo Gomes, de 25--10-1890 a 3-8-1893. Foi encarregado do comando de 12-7-1890 a 25-10-1890.

2 — Capitão-tenente Amaro Justiniano de Azevedo Gomes, de 3-8-1893 a 7-8-1895.

3 — 1.º-tenente Emílio Alberto de Macedo e Couto (comandante interino), de 7-8-1895 a 19-9-1895.

4 — Capitão-de-fragata Alfredo António Ghira, de 19-9--1895 a 26-11-1895.

5 — Capitão-de-fragata José Joaquim Xavier de Brito, de 26-11-1895 a 26-6-1897.

6 — 2.º-tenente Flávio Moreira da Fonseca (comandante interino), de 26-6-1897 a 1-7-1897.

7 — Capitão-tenente João do Canto e Castro Silva Antunes, de 1-7-1897 a 24-10-1898.

Durante os fabricos do navio, nesta época, foram encarregados do comando os oficiais:

a) Canto e Castro, de 24-10-1898 a 6-2-1899;
b) Capitão-tenente D. Bernardo António da Costa de Sousa Macedo, de 6-2-1899 a 25-10-1899;
c) Capitão-tenente Martinho Pinto Queirós Montenegro, de 25-10-1899 a 27-5-1901;
d) 2.º-tenente Joaquim da Costa, de 27-5-1901 a 1-6-1901.

8 — Capitão-tenente Policarpo José de Azevedo, de 1-6--1091 a 29-4-1903.

9 — Capitão-tenente Francisco Diogo de Sá, de 29-4-1903 16-6-1904.

10 — Capitão-tenente Pedro de Azevedo Coutinho, de 16--6-1904 a 5-1-1907. (O comandante esteve destacado na corveta «Duque da Terceira» de 23-4-1906 a 26-5-1906).

11 — Capitão-tenente Jaime Daniel Leote do Rego, de 21--10-1907 a 15-8-1909.

12 — 1.º-tenente João César Batalha (comandante interino), de 15-8-1909 a 8-11-1909.

13 — Capitão-tenente João de Sousa Bandeira, de 8-11-1909 a 15-6-1910.

14 — 2.º-tenente Óscar Manuel de Carvalho (comandante interino), de 15-6-1910 a 30-6-1910.

15 — Capitão-tenente José Ferreira de Sousa Júnior, de 30-6-1910 a 8-10-1911.

16 — Capitão-tenente Manuel Adelino Nunes de Sousa, de 8-10-1911 a 19-3-1913.

Algumas das fotografias que publicamos devemo-las à muita amabilidade dos Srs. Almirante Mendes Cabeçadas, Comandante Monteiro Guimarães, Capitão-tenente médico, Dr. Fronteira e Silva, e Capitão-tenente engenheiro construtor Naval Fernando Campos de Araújo.